LA STAMPA
Archivio Storico dal 1867
http://www.archiviolastampa.it/

Imminente il lancio di tre «piccole vetture» negli Stati Uniti

Le «utilitarie» di Detroit

Si chiamano Valiant, Falcon e Corvair - Spesi 400 miliardi di lire per la loro preparazione - Affronteranno la crescente concorrenza europea in America - Costano circa un milione e mezzo - Interesse per l'esito del confronto con le macchine straniere

Abbiamo chiesto al nostro collaboratore Mauro Calamandrei, docente in istituti universitari americani, d'illustrarci le caratteristiche del mercato automobilistico americano nell'imminenza del lancio dei nuovi modelli. In questo primo articolo egli illustra gli ultimi orientamenti della produzione.

(Nostro servizio particolare)
New York, 4 settembre.

Lo sciopero dei lavoratori dell'industria siderurgica dura ormai da più di un mese e mezzo, ma qui a Detroit non ci sono indicazioni che la paralisi degli altiforni si sia estesa all'industria automobilistica. Infatti non si è allarmati neppure di fronte alla possibilità che tra i datori di lavoro e i rappresentanti del sindacato non si arrivi ad un'intesa ancora per qualche settimana. Tra i dirigenti dell'industria automobilistica americana non mancano per la verità preoccupazioni e inquietudini, ma queste non derivano dal timore di rimanere senza acciaio. Il nervosismo, che è appena nascosto dietro un velo di apparente calma, è dovuto ai dubbi e alle incertezze che gravano sul mercato automobilistico alla vigilia del lancio dei nuovi modelli. I prossimi 45 giorni possono avere per l'industria automobilistica degli Stati Uniti un significato e un'importanza che vanno ben oltre le vendite e i bilanci dei prossimi 12 mesi. Entro il 20 di ottobre verranno messi sul mercato quasi tutti i nuovi modelli per il 1960 e in base al modo in cui risponderanno i consumatori si dovranno prendere decisioni che determineranno la linea di condotta di questo importante settore per alcuni anni.

Le cinque maggiori ditte americane — i tre «grandi»: General Motors, Ford e Chrysler e i due «piccoli»: American Motors e Studebaker — stanno tutte producendo i 19 modelli 1960. Anche se l'anno venturo saranno vendute, come prevedono ora gli uffici commerciali, 7 milioni di automobili, 19 diversi modelli nazionali sono molti — un record infatti nella recente storia dell'industria automobilistica americana —. Alcuni dei nomi più famosi si presentano quest'anno con radicali innovazioni e quasi tutti i modelli sono stati almeno parzialmente modificati. La più radicale operazione di rinnovamento è stata compiuta da Ford che sta per mettere sul mercato tanto la macchina omonima che la Edsel con carrozzerie completamente nuove. Fra gli altri nomi meglio conosciuti, sono le Chrysler che quest'anno hanno pure acquistato una nuova fisionomia. Pur fra le innovazioni e modifiche varie che si posson notare nella cuffia del radiatore, nel parabrezza, nei sedili, nel numero, misura e collocazione dei fari, nelle pinne e paraurti come pure nello *chassis* o nel motore, le marche più comuni, che vanno dalle cosiddette auto a basso prezzo (Chevrolet, Plymouth, Ford) a quelle di prezzo medio (Buick, Oldsmobile, Pontiac, Mercury e Dodge) e a quelle di alta classe, con Cadillac in testa, continuano a mostrare le stesse tendenze che hanno dominato la produzione automobilistica degli ultimi 15 anni. Di anno in anno le auto sono diventate sempre più lunghe, più larghe, più basse; hanno aggiunto sempre nuova forza ai motori, e con sempre nuove invenzioni, comodità e *gadgets* interni ed esterni, son diventate anche più lussuose, stravaganti e care. I modelli di quest'anno non fanno eccezione alla regola. Tra le marche più diffuse la tendenza è ancora quella di avere anche quest'anno — come osserva argutamente lo *Wall Street Journal* — un po' più di tutto quel che avevan già.

Ma non sono i nuovi modelli di Ford, Chevrolet o Mercury che fan parlare di sé in queste settimane. La grande novità dell'annata, quella che potrebbe infatti costituire una svolta decisiva nella storia dell'industria automobilistica statunitense, è il lancio imminente, da parte dei tre «grandi» delle piccole vetture, le «utilitarie di Detroit». La prima a far la sua apparizione sarà la Falcon della Ford Motor Company; seguirà la Corvair, la cenerentola di General Motors che è prodotta negli impianti della Chevrolet e ultima apparirà la Valiant di Chrysler. Nessuna di queste può esser paragonata alle utilitarie europee: a sei posti, tutte e tre hanno motori a sei cilindri con una forza che oscilla tra i 90 e i 100 cavalli, misurano circa quattro metri e mezzo di lunghezza e pesano tra i mille e i milleduecento chilogrammi. Saranno messe in vendita a un prezzo base di circa 1.200.000 lire; ma quando si siano aggiunti tutti quei servizi che sono «a scelta» solo per modo di dire (come riscaldamento, radio ecc.) il prezzo sarà salito a 1.400.000 lire o anche a un milione e mezzo.

Più accurato sarebbe paragonare queste nuove vetture con quelle «a basso prezzo» di prima del 1946-48, anche se in semplicità di linee e in misura questa volta si sia andati oltre i modelli precedenti al dopoguerra.

Comunque, la preparazione e produzione della Falcon, della Corvair e della Valiant è stato un passo rivoluzionario a cui lo stato maggiore dei tre «grandi» dell'automobile si sono decisi con pena e a malincuore. Né la cosa appare sorprendente quando si constati che la decisione è stata presa per necessità dopoché le vendite di alcune marche calarono tra il 1955 e il 1958 anche del 50 e 60 per cento, benché tutte le indagini degli esperti avessero confermato ripetutamente che i grandi di Detroit davano al consumatore americano il tipo di automobile che questi desiderava.

Mentre le vendite da 7 milioni calavano a 4.246.000, le principali Case automobilistiche europee arrivavano ad esportare 431.000 vetture all'anno e le uniche ditte americane che vedessero le proprie vendite salire rispettivamente del 160 e 180 per cento erano American Motors e Studebaker che avevano sul mercato le vetture piccole Rambler e Lark. Quest'anno queste due compagnie dovrebbero arrivare a vendere vicino a 600.000 auto dello stesso tipo e altrettante ne venderanno Volkswagen, Renault, Ford inglese, Fiat, Hillman e varie altre ditte straniere.

Di fronte a tale costante aumento nelle vendite di vetture piccole, i «tre grandi» di Detroit non potevan continuare ad ignorare un mercato che ormai rappresenta il 17 per cento di tutte le auto che si vendono annualmente negli Stati Uniti. La preparazione della Falcon, della Corvair e della Valiant è costata ai «tre grandi» quasi 400 miliardi di lire.

Alla vigilia della nuova stagione alcuni dei dirigenti di Detroit si chiedono se questo sia stato davvero un saggio investimento e nei momenti di maggior pessimismo pensano con terrore al gran fiasco fatto da Ford con la Edsel che costò 150 miliardi. Ma altrettanto temuta quanto l'insuccesso è in questo momento l'indifferenza del pubblico. Se gli acquirenti rispondono solo con un limitato interesse al lancio delle nuove vetture economiche americane, che cosa si deve decidere per il futuro? Che strada si può prendere? Quest'anno per non correre troppi rischi si è presa una via di mezzo: nella categoria delle vetture tradizionali si son prodotti modelli ancora più lunghi e più grandi e più baroccamente lussuosi degli anni precedenti e allo stesso tempo con le nuove vetture piccole si cerca di riconquistare il mercato della categoria economica. Durante l'inverno si metteranno sul mercato altri modelli nuovi di misura e prezzi intermedi: le «auto ibride». Ma è questa davvero la risposta a quel che sembra una rivolta dei compratori che si son messi ad acquistare vetture Rambler, Lark e soprattutto vetture straniere? Saranno in grado i grandi di Detroit di produrre anno per anno tanti nuovi modelli, oppure dovranno alla fine decidersi, e specializzandosi prendere una o l'altra strada? Questo è quanto ci si chiede a Detroit alla vigilia della nuova stagione dell'automobile.

Mauro Calamandrei

La conferenza di Venezia tra cattolici e ortodossi

Precisazioni del card. Tisserant

Roma, 4 settembre.

(f. p.) La conferenza tra teologi cattolici ed ortodossi annunciata per il prossimo anno a Venezia rappresenterà — secondo dichiarazioni rese questa mattina dal cardinale Eugenio Tisserant, decano del Sacro Collegio e segretario della Congregazione per la Chiesa orientale — una nuova tappa sulla via intrapresa da vari anni di scambi di idee in sede ristretta e su piano amichevole tra specialisti delle due grandi famiglie religiose.

Senza che necessariamente si debba discendere a problemi di ordine propriamente tecnico — ha spiegato il cardinale Tisserant — questi incontri possono produrre una maggiore reciproca conoscenza «specialmente necessaria oggi in cui sarebbe indispensabile un fronte unico di tutte le forze che hanno in comune i valori religiosi contro l'ateismo ed il materialismo».

Complessivamente interverranno ai lavori di Venezia non più di venti persone «al massimo». Tuttavia il comitato preparatorio designato dagli ortodossi è rappresentativo di tutta l'ortodossia, poiché i tre maggiori esponenti di esso provengono dai massimi centri del mondo ortodosso, che sono attualmente Atene, Costantinopoli e Parigi.

In sé e per sé, dunque, l'organizzazione della conferenza del prossimo anno a Venezia non è stata determinata da uno speciale indirizzo in vista dell'annunciato Concilio ecumenico universale. Non è escluso, naturalmente, che nel corso di essa si possa affrontare ampiamente tale argomento, per la sua stessa attualità che si impone all'attenzione di cattolici e Chiese separate.

Dal Papa la giovane che battezzò il fidanzato vittima di uno squalo

La diciannovenne americana, giunta a Roma, rievoca il drammatico episodio nella baia di San Francisco

Shirley O'Neill, la ragazza americana che battezzò il fidanzato morente (Telefoto)

(Nostro servizio particolare)
Roma, 4 settembre.

Quando Giovanni XXIII fu informato che una ragazza americana aveva trovato nella fede tanta forza d'animo da battezzare il suo fidanzato, sanguinante sulla battigia dalle orrende ferite che i denti aguzzi di uno squalo gli avevano inferto, e ciò dopo averlo tratto a riva a nuoto, dispose che alla giovane giungesse la sua parola e volle anche conoscerla di persona.

Shirley O' Neill è così arrivata oggi a Roma; la modesta californiana di 19 anni è diventata un'eroina, ma ha conservato l'aspetto semplice della media ragazza americana; più agitato di lei, a vedere tutti i cronisti che la tempestavano di domande sotto i lampi dei flash, era stasera suo padre, Thimoty, un simpatico e occhialuto signore, in giacca doppiopetto blu, e camicia a scacchi dal collo sbottonato.

La famiglia di Shirley O' Neill, il cui nome dimostra l'origine irlandese, è cattolica fervente; e nella pratica cristiana ella è stata educata. Ormai la sua profonda pietà e il suo coraggio sono diventati proverbiali in America; dinanzi alla costa di San Francisco Shirley dovette fronteggiare una situazione pericolosissima; ottima nuotatrice, stava prendendo un bagno al largo col fidanzato, quando ad un tratto lo vide dibattersi forsennatamente; l'acqua si tinse di rosso, il ragazzo gridò: «Vattene Shirley!» e le sue parole si persero in un urlo disperato di dolore. Un pescecane gli aveva addentato un braccio strappandolo letteralmente.

Incurante del pericolo Shirley non lo abbandonò; gli fu sopra, lo afferrò e appellandosi a tutte le sue energie riuscì a trascinarlo a riva.

C'era molta gente sulla spiaggia; c'erano anche dei reporters dilettanti. Mentre si cercava affannosamente un medico e un'autoambulanza, Shirley capì che non restava che poco sangue nelle vene del giovane che aveva scelto per proprio compagno. Le tornò alla mente tutto quello che si erano detto, e una fu la domanda che le salì alle labbra: «Alex, vuoi ricevere il battesimo per diventare cattolico?». L'ombra di un sorriso sfiorò il volto pallido del giovane che stava morendo dissanguato e con un mormorio rispose: «Okay, Shirley.., grazie...». Prima che Alex spirasse e prima di cadere svenuta in preda a uno choc che l'ha tormentata per molti giorni, presa un po' d'acqua nel cavo della mano, Shirley battezzò il suo fidanzato.

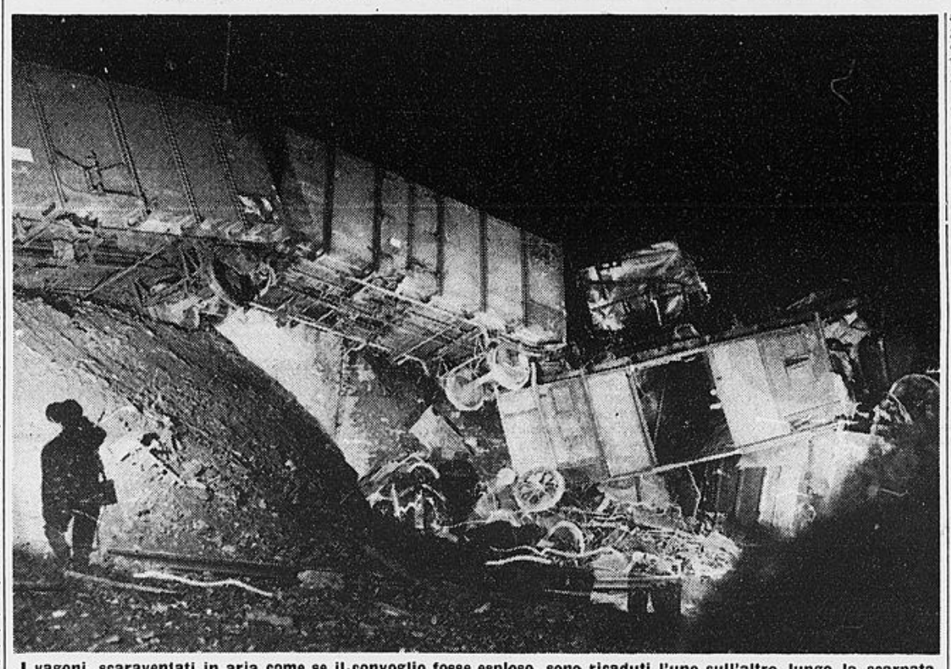
Il Papa la riceverà domani o dopodomani nella residenza estiva di Castelgandolfo.

g. n.

Groviglio di quarantun vagoni ai piedi di una ripida discesa

Un treno merci con i freni rotti piomba a 200 all'ora alle porte di Chiomonte e si rovescia sulla strada

Il macchinista, accortosi del guasto, rimane sul locomotore tentando di sbloccare le leve ed arrestare la corsa del convoglio: è stato estratto morente dai rottami



I vagoni, scaraventati in aria come se il convoglio fosse esploso, sono ricaduti l'uno sull'altro lungo la scarpata

(Nostro servizio particolare)
Chiomonte, 4 settembre.

Un treno merci proveniente dalla Francia ha rotto i freni nella discesa fra Salbertrand e Chiomonte: ha percorso senza controllo una dozzina di chilometri, ad una velocità che andava via via aumentando fino a toccare i 200 orari. All'ingresso di Chiomonte, in una curva, è uscito dai binari con uno schianto simile ad una esplosione. Quarantun vagoni si sono rovesciati su una strada che fiancheggia le rotaie, si sono accavallati in groviglì informi. Il macchinista, imprigionato nel locomotore, è stato tratto morente. E' l'unica vittima di un disastro che avrebbe potuto mietere decine di vite. Altri due ferrovieri che erano sul convoglio si sono salvati gettandosi fuori al momento dell'incidente. La linea è distrutta per un lungo tratto. Il traffico fra Italia e Francia per la via di Modane è interrotto.

La gente di Chiomonte, scossa alle 18,55 dall'improvviso frastuono, per un attimo ha pensato al terremoto. Tutto intorno alla ferrovia le case sono state mitragliate dalle schegge dei vagoni, da frammenti di acciaio, da spezzoni di rotaie. Nel buio si levavano lampi di corti circuiti dalle linee ad alta tensione travolte. Alcune persone hanno creduto di morire: erano le più vicine al luogo del deragliamento, nel «Bar della seggiovia», a pochi metri dalla strada ferrata. Abbiamo raccolto le loro impressioni, mentre ancora cercavano di riacquistare il sangue freddo.

Nel bar, appoggiata alla vetrata, la signorina torinese Maria Cristino, aveva assistito alla scena. Dice: «Dalla curva il treno è sbucato ad una velocità spaventosa. Sollevava una alta nuvola rossa. lo accompagnavano scariche elettriche, come folgori. Ho sentito un boato e mi sono gettata a terra. Poi, carponi, mi sono trascinata verso la cantina per mettermi al riparo». Al banco del locale la proprietaria, Anita Perron, stava chiacchierando con la figlia Wilda: «Il tuono è stato così forte che ho pensato: un aeroplano è caduto sulla casa. Ho lanciato un grido e sono svenuta». La figlia racconta: «Subito dopo lo scoppio ho visto le vetrate cadere in pezzi. Era come se, da fuori, qualcuno gettasse contro di noi, con violenza, delle schegge di ferro. Alzando gli occhi ho scorto un bagliore, e nel bagliore due o tre vagoni sollevati in aria che ricadevano a pochi passi da me. Mi son fatta coraggio e sono uscita. C'era un fumo che avvolgeva ogni cosa, e dai fili elettrici strappati partivano scintille. Appena tornato il silenzio, ho udito dei gemiti. Venivano dal locomotore del treno, sul quale si erano ammonticchiati due carri. Mi sono avvicinata. C'era, fra le lamiere, un uomo coperto di sangue. Era il macchinista. Qualcuno mi ha aiutata a tirarlo via, rantolava...».

Ma come è potuto accadere il disastro? Il capotreno Andrea Bigotti, di 46 anni, che abita a Torino in via Amari 7, ci ha detto: «Il "merci" era partito alle 16 da Modane. Sui carri vi erano rottami di ferro, un carico di lardo e della posta. Con me viaggiava, oltre al macchinista Giovanni Ravinà, e all'aiuto macchinista Giuseppe Riccio, il frenatore Giuseppe Allemand. La locomotiva aveva soltanto i compressori elettrici per i freni: quello meccanico, guasto, era stato smontato e non rimontato in tempo. Poco dopo l'uscita dalla stazione di Salbertrand, dove inizia la discesa, ho notato che l'intero sistema frenante non funzionava bene. Il convoglio s'è fermato e, assieme all'aiuto macchinista, son sceso per controllare. Proprio in quel momento il "merci" si è rimesso da solo in movimento. I freni non tenevano più.

«Con un balzo sono saltato sul terz'ultimo carro — continua il capotreno — mentre il mio compagno restava a terra. Da quel momento è iniziata la folle corsa, malgrado gli sforzi di azionare i freni a mano. La velocità diventava sempre più pazza. Abbiamo attraversato come bolidi la stazione di Exilles, sfiorando un altro merci. La mia preoccupazione era che il "merci" non riuscisse ad arrestarsi nemmeno a Chiomonte, e che arrivasse fino a Meana dove sapevo che vi era, fermo, in attesa del nostro passaggio, un treno carico di viaggiatori diretto a Bardonecchia. All'ingresso di Chiomonte capii che non avremmo potuto superare la stretta curva e mi sono lanciato nel vuoto. Sono rotolato nella scarpata. Per fortuna nessuno dei vagoni mi ha investito...».

Anche il frenatore Allemand, al momento dello schianto, è saltato fuori del suo carro, e ha avuto la vita salva. Il macchinista, invece, era rimasto al suo posto, tentando vanamente di innestare la retromarcia. Le pareti della motrice, premute dagli altri vagoni deragliati, lo hanno preso in una morsa. All'ospedale di Susa i medici si sono trovati dinanzi ad un caso senza speranza: il Ravinà ha riportato lo sfondamento del torace, lesioni viscerali, ed ha perso molto sangue. Egli abita a Bra, ha 46 anni, è padre di due figli giovanissimi.

Una commissione di tecnici del Compartimento di Torino è sul posto per l'inchiesta. I viaggiatori vengono fatti trasbordare con autopullman fra le stazioni di Bussoleno e di Salbertrand; quelli partiti in serata da Torino alla volta della Francia hanno seguito la linea del Sempione. Nella notte le squadre di operai lavorano per ricostruire il binario distrutto e i fili elettrici strappati. Forse già domattina il transito regolare verrà ripreso.

Gino Nebiolo

Il macchinista ferito, Giovanni Ravinà di 46 anni

Stroncato dalla morte improvvisa della madre e della sua figlioletta

L'uomo è grave all'ospedale - Le due vittime sono spirate a poche ore l'una dall'altra per cause differenti - Si credeva ad un avvelenamento collettivo

Brescia, 4 settembre.

Nonna e nipotina sono morte a poche ore l'una dall'altra, per una tragica fatalità. Il padre della vittima più piccola si trova all'ospedale in gravissime condizioni. La concomitanza dei due decessi e del grave malore che ha colpito il terzo protagonista di questa impressionante vicenda, aveva fatto pensare che le tre persone fossero state avvelenate da funghi nocivi. La perizia necroscopica ha invece accertato cause diverse alle due morti ed al malessere.

Ieri sera, la signora Veronica Nicolini, di 62 anni, abitante a Serle, a 25 chilometri da Brescia, era stata colta da violenti dolori viscerali. Trasportata all'ospedale di Gavardo, la donna era morta senza che i medici avessero avuto il tempo di prestarle alcuna cura.

Qualche ora più tardi, la nipotina della Nicolini, Eleonora Bodei, di 6 anni, accusava sintomi analoghi. La bambina veniva portata prima all'ospedale di Gavardo, poi, dato che le sue condizioni peggioravano, alla clinica pediatrica di Brescia. Alle 4 di notte, i medici si accorgevano che per la piccola non c'era più nulla da fare e consentivano che i genitori la riportassero a casa. Poco dopo, Eleonora Bodei cessava di vivere.

Stamane, il padre di Eleonora, figlio della Nicolini, Giovan Battista Bodei, di 31 anni, veniva colpito da gravissimo malore. Veniva subito ricoverato all'ospedale di Gavardo, dove si trova tuttora: le sue condizioni destano vive preoccupazioni.

I carabinieri, appena stamane apprendevano la tragica catena di lutti, aprivano un'inchiesta. Si accertava, così, che il giorno prima la famiglia del Bodei (composta oltre che dalle due vittime, dalla moglie del Bodei e da altri tre bambini) aveva mangiato dei funghi colti nei boschi. La prima ipotesi che si affacciava era quindi quella dell'avvelenamento collettivo.

Ma il medico condotto della borgata, dott. Bortolo Pollini, era il primo ad escludere tale eventualità: i sintomi che aveva riscontrato nei tre pazienti, appena gli erano stati presentati, non erano quelli dell'intossicazione.

La magistratura ordinava allora la perizia necroscopica sulle due salme, che ha dato i sorprendenti risultati: nonna e nipotina erano morte per cause diverse, contemporaneamente per una tragica fatalità. La prima era stata stroncata da un attacco di enterocolite, la seconda, da una encefalite letargica acuta. Il Bodei, sfinito e sconvolto dalla duplice sciagura, era stato colpito da un gravissimo collasso cardio-circolatorio.

Cinque vigili del fuoco carbonizzati in un camion

(Nostro servizio particolare)
Parigi, 4 settembre.

(l. m.) Cinque vigili del fuoco ausiliari sono periti tragicamente in un incendio che divampa da ieri sulle colline di Gennes e di Martigues-Briand, nel Maine e Loire, e che, dopo avere minacciato numerosi villaggi, è stato circoscritto questa sera.

In numero insufficiente per domare le fiamme avanzanti su due fronti di oltre cento metri, i pompieri di due villaggi vicini avevano sollecitato l'invio di rinforzi da Saumur, da Angers e da tutti i centri della contrada. Ricevuto l'appello, lo stagnino Marcel Hamard, comandante del centro di soccorso di Beaumont, aveva rapidamente riunito i suoi uomini.

Ed erano partiti in cinque: Marcel Hamard, suo figlio Jean, di 18 anni, che aveva insistito per seguirlo, l'imbianchino Christian Rabin, il caffettiere Louis Courant e il florista Gabriel Boussard. Giunti con la loro motopompa, rimorchiata da un camion, in prossimità dell'incendio, i cinque volontari si erano visti affidare la missione di difendere la strada dipartimentale.

La catastrofe, fulminea e imprevedibile, doveva prodursi verso sera. Accecati dal fuoco e dal fumo in seguito a un improvviso cambiamento della direzione del vento, i cinque uomini avevano cercato a tutta prima di aprirsi un varco con un getto d'acqua, poi, sentendosi soffocare, erano balzati sul camion: il conducente aveva innestato la marcia, ma le ruote avevano slittato sulla sponda del fossato laterale della strada, provocando il ribaltamento del pesante veicolo. I tentativi compiuti dagli sventurati per uscire dal camion già in fiamme sono risultati vani: i loro cadaveri carbonizzati sono stati ritrovati nelle posizioni da essi assunte nei loro disperati sforzi di fuggire.

Il Sinodo valdese ha eletto il Moderatore della Chiesa

Confermato il pastore Rostan

Torre Pellice, 4 settembre

Con un solenne Culto di ringraziamento, presieduto dal pastore Aldo Sbaffi, cui hanno assistito il corpo pastorale al completo, vari delegati e numeroso pubblico, si sono conclusi i lavori del Sinodo della Chiesa Evangelica Valdese. In mattinata e nelle prime ore del pomeriggio erano stati trattati ancora diversi argomenti: la situazione distrettuale, le varie federazioni valdesi maschili e femminili, il centro comunitario di Agape, la foresteria di Torre Pellice ed il centro profughi di Villa Olanda, presso Luserna San Giovanni.

Pure molto interessanti ed ampiamente discussi i problemi sull'autonomia delle chiese e sulle assistenti femminili di chiesa. Sono seguite le votazioni per la costituzione delle varie commissioni ed infine la votazione per la nomina dei membri della «Tavola valdese». Sono stati riconfermati: il moderatore dott. Ermanno Rostan, i pastori Neri Giampiccoli (vice-moderatore), Roberto Comba, Alberto Ribet ed il laico avv. Ettore Serafino. Il dott. Ugo Zeni è l'unico nuovo eletto in sostituzione del dott. Gustavo Ribet, che ha terminato il suo mandato.

dal 5 al 27 Settembre nella
3ª Mostra Selettiva del Mobile
saranno presentate le realizzazioni dei progetti vincitori del 3° Concorso Internazionale
Mostra retrospettiva dei Mobili dei Maggiolini

DIFFIDA

Il signor NOVALLET PIETRO VITTORIO, residente in Settimo Torinese, via Roma 8, dichiara che non riconoscerà né pagherà alcun debito contratto o da contrarre a nome suo da qualsiasi persona, se non preventivamente e personalmente accettato dal sottoscritto.

DIMENTICATE LE VOSTRE DENTIERE
Esse resteranno fermamente in sito grazie alla super polvere adesiva
WERNET'S
in tutte le farmacie
Raccomandata da 50.000 dentisti del mondo intero

M. E. C.8
il raccoglitore Europeo
Richiedetelo da
VAGNINO
Via Lagrange, 3 - Torino

OSTETRICA BELTRAME
Via Madama Cristina 74, 1o piano
Telefono 687-769 - TORINO

CAMPAGNA PROPAGANDA PELLICCE
STAGIONE 1959-60
bonfanti
PELLICCE
MONTENAPOLEONE, 21 - MILANO
presenta
LA PIÙ BELLA PELLICCE DEL MONDO
CONTINUA AL GRANDE ALBERGO
PRINCIPI DI PIEMONTE
LA GRANDIOSA
CAMPAGNA PROPAGANDA PELLICCE
CENTINAIA DI PELLICCE PRONTE IN VISONE, BREITSCHWANZ, CASTORO, CASTORINO, OCELOT, ASTRAKAN BUKARA, LONTRA, PETIT GRIS, STOLE VISONE, ECC, ECC.
TIPO A PELLICCIA VISONE CANADESE
TIPO B PELLICCIA PERSIANO BUKARA
TIPO C PELLICCIA RAT VISONE

LA SERIE DEI MIRACOLI	TIPO	CONTANTI	ANTICIPO	4 RATE CAD.	ANTICIPO	8 RATE CAD.	ANTICIPO	12 RATE CAD.
	A	990'000	290'000	180'000	290'000	93'000	290'000	64'000
	B	250'000	50'000	55'000	50'000	27'000	50'000	19'500
	C	200'000	40'000	43'000	40'000	22'000	40'000	17'000

VENDITA PER COMMISSIONE
Tutte le pellicce sono munite di certificato d'origine delle pelli e di garanzia.

AVVISO VENDITA

Il sottoscritto — DELFINO SAPPA (creditore) — in esecuzione dell'Ordinanza 14-7-1959 del Pretore di Saronno, nella procedura esecutiva da lui stesso promossa

CONTRO

Soc. I.V.E.S. (Industria Vetraria Saronnese) — in persona dei loro Amministratori ing. Emilio Albano ed Edmondo Marchetti, con sede in Milano - Via Luciano Manara, 1.

AVVISA

che il 18-9-1959 alle ore 9 e seguenti — in Saronno presso lo Stabilimento I.V.E.S. — l'Istituto Vendite Giudiziarie di Milano — in esecuzione sempre alla surriferita Ordinanza Pretorile — provvederà alla vendita — al maggior offerente — partendo dal prezzo base di L. 52.216.000 dei seguenti beni mobili di proprietà della I.V.E.S.

MACCHINE PER VETRERIE: n. 3 macchine per vetreria tipo Lynch rotative multiple a 8 stampi al prezzo di lire 13.000.000 caduna.

BOTTIGLIE VETRO MEZZO BIANCO: S. Pellegrino — cora — alpestre — cognac — trilly — finsec, cucchi, backer, vermouth, v.i.m.i., bardolese, macerata, costolato doppio litro — Neoval — i.l.c.a.; ed altri tipi per un complessivo importo di n. 867.100 pezzi al prezzo di L. 15 al pezzo.

In caso di asta deserta in sede di primo esperimento, ed ove nei 10 giorni successivi non venga chiesta la assegnazione si procederà — sempre a cura dell'istituto vendite Giudiziarie — e sempre presso lo stabilimento vetreria I.V.E.S. — ad un nuovo incanto il giorno 23 ottobre 1959 alle ore 9 e seguenti al maggior offerente senza il limite del prezzo base.

Torino, 3 settembre 1959.

DELFINO SAPPA

SOME RIGHTS RESERVED